Deutscher Bundestag **Drucksache 19/16907**

19. Wahlperiode 29.01.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 19/15619, 19/16405, 19/16578 Nr. 1.12 –

Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG)

b) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 19/15626, 19/16403 19/15678 Nr. 1.10–

Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

c) zu dem Antrag der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/16040 –

Mehr Tempo bei der Infrastruktur - Planungsturbo jetzt

d) zu dem Antrag der Abgeordneten Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/16042 –

Planungskapazitäten ausbauen und Bürgerbeteiligung wirksamer machen und Aushöhlung durch Maßnahmengesetze verhindern

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

A. Problem

zu a)

Es soll die verfahrensmäßige Grundlage dafür geschaffen werden, in geeigneten Einzelfällen Verkehrsinfrastrukturprojekte durch den Deutschen Bundestag zu genehmigen. Dieses Verfahren ist bisher gesetzlich nicht vorgesehen.

zu b)

Angesichts der in Deutschland bestehenden großen Anzahl dringlicher Infrastrukturvorhaben ist eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren unerlässlich.

zu c)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, eine transparente, straffe und frühzeitige Beteiligung der Bürger am Anfang des Planungsprozesses zu etablieren, das Instrument der Plangenehmigung stärker zu nutzen, die bewährte Präklusionsregelung zur zeitlichen Beschränkung von Einwendungen europarechtskonform einzuführen, einen geeigneten Vorschlag für ein mögliches Pilotprojekt im Straßenbau zu machen, das im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz ergänzt werden soll, die im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz benannten Projekte anschließend zügig umzusetzen, eine Novelle des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes vorzubereiten, welche eine Reihe von großen Bauprojekten von nationaler Bedeutung beinhaltet und dabei die konkreten Projekte zu berücksichtigen, die im Einzelnen in dem Antrag aufgeführt werden und alle zwei Jahre einen Bericht vorzulegen über mögliche Verkehrsprojekte, die für die Umsetzung durch Maßnahmegesetze geeignet sind.

zu d)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, den Entwurf eines Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes umgehend zurückzuziehen und keine weiteren Initiativen zur Schaffung von Baurecht für einzelne Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Gesetz zu ergreifen, den Bundesverkehrswegeplan zu einer an den Pariser Klimazielen ausgerichteten Mobilitätsplanung umzugestalten, damit die derzeit unzureichenden Planungskapazitäten auf zentrale Infrastrukturprojekte konzentriert werden können, durch eine bessere Finanzausstattung einen Stellenaufbau für ausreichende Planungskapazitäten in den für die Bundesverkehrswege zuständigen Verwaltungen zu ermöglichen und verbindlich festzulegen, dass durch die frühe Einbindung der Öffentlichkeit sowie sachgerechte Alternativenprüfungen bei jedem Infrastrukturvorhaben Konflikten möglichst bereits im Vorfeld von Planungsverfahren vorgebeugt wird.

B. Lösung

zu a)

Regelung der Grundlage für spätere Maßnahmengesetze, die an die Stelle von behördlichen Verwaltungsakten treten können. Zudem Festlegungen für das Verfahren bis zum Erlass der Maßnahmengesetze für Verkehrsinfrastrukturprojekte und deren Bekanntgabe sowie für die behördlichen Zuständigkeiten.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/15619, 19/16405 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

zu b)

Schaffung gesetzlicher Regelungen, die die Verfahren für Ersatzneubauten bei Straße und Schiene verschlanken, sowie Beschleunigung von Investitionen in das Schienennetz durch die Entlastung der Kommunen von Finanzierungsbeiträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/15626, 19/16403 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

zu c)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/16040 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP.

zu d)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/16042 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

zu a)

Ablehnung des Gesetzentwurfs / Annahme mit abweichenden Änderungen.

zu b)

Ablehnung des Gesetzentwurfs / Annahme mit abweichenden Änderungen.

zu c)

Annahme des Antrags.

zu d)

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15619, 19/16405 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. § 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 6 werden nach dem Wort „Ausbau“ die Wörter „und Neubau“ eingefügt.

   b) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 6a eingefügt:

   „6a. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Niebüll über Klanxbüll nach Westerland,“

   c) In Nummer 8 werden nach dem Wort „Außenweser“ die Wörter „und der Unterweser (Nord)“ eingefügt.

2. § 4 Absatz 4 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

   „Das vorbereitende Verfahren wird von der zuständigen Behörde durchgeführt.“

3. Dem § 5 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

   „Die nach § 4 Absatz 3 durchzuführende Öffentlichkeitsbeteiligung im vorbereitenden Verfahren bleibt davon unberührt.“

4. In § 7 Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „nur“ durch das Wort „besser“ ersetzt.

5. § 11 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, ein die Bundesschienenwege betreffendes Maßnahmengesetz zu ändern, wenn nach Inkrafttreten eines solchen Maßnahmengesetzes Tatsachen bekannt werden, die der Ausführung des Verkehrsinfrastrukturprojektes oder von Teilen des Verkehrsinfrastrukturprojektes nach den getroffenen Festsetzungen entgegenstehen.“

   b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

   „(2) Für die Änderung von Maßnahmengesetzen, die Bundeswasserstraßen betreffen, gilt Absatz 1 mit der Maßgabe entsprechend, dass die Rechtsverordnung nicht der Zustimmung des Bundesrats bedarf.“

   c) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden die Absätze 3 und 4.

   d) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

   „(5) Die Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 und 2 sind dem Bundestag zuzuleiten. Sie können durch Beschluss des Bundestages geändert oder abgelehnt werden. Der Beschluss des Bundestages zu der Rechtsverordnung wird der Bundesregierung zugeleitet. Rechtsverordnungen, die der Zustimmung des Bundes-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

rates bedürfen, sind zudem dem Bundesrat zuzuleiten. Die Zuleitung erfolgt erst nach der Zuleitung an den Bundestag. Hat sich der Bundestag nach Ablauf von vier Sitzungswochen seit Eingang der Rechtsverordnung nicht mit ihr befasst, so wird die unveränderte Rechtsverordnung dem Bundesrat zugeleitet.“

6. § 13 Satz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 12“ durch die Wörter „§ 11 Absatz 1 oder 2“ ersetzt.

   b) In Nummer 2 wird Angabe „§ 12“ durch die Angabe „§ 11“ ersetzt.;

b) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15626, 19/16403 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

   a) In der Überschrift werden die Wörter „Instandhaltung und Erneuerung von Eisenbahnanlagen“ durch die Wörter „Unterhaltung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn“ ersetzt.

   b) In § 22b Absatz 1 werden die Wörter „nach vorheriger Ankündigung“ gestrichen.

   c) Dem § 22b Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

   „Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Dritten angekündigt werden.“

   d) Absatz 3 wird aufgehoben.

2. Artikel 2 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

   § 3a wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Die Wörter „nach vorheriger Ankündigung“ werden gestrichen und die Wörter „Beauftragte des Straßenbaulastträgers“ werden durch die Wörter „die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte“ ersetzt.

      bb) Folgender Satz wird angefügt:

      „Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Dritten angekündigt werden.“

   b) In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „zur Duldung Verpflichteten“ durch die Wörter „Inhabers einer Sondernutzungserlaubnis“ ersetzt.

3. Dem Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

   „In Berlin und in der Freien und Hansestadt Hamburg gelten alle öffentlichen Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, als kommunale Straßen.“

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4. Nach Artikel 3 wird folgender Artikel 4 eingefügt:

‚Artikel 4

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2886) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 28 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 28
Planfeststellung und vorläufige Anordnung“.

   b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „gebaut“ die Wörter „oder geändert“ eingefügt.

      bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes. Die Maßgaben gelten entsprechend, soweit das Planfeststellungsverfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist.“

   c) Absatz 1a wird aufgehoben.

   d) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 29 Absatz 1a Satz 1 gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.“

   e) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Absatz 1a“ durch die Wörter „§ 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes“ ersetzt.

   f) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1. soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt,
2. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
3. wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und
4. wenn die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung der nach Satz 1 Nummer 4 zu wahrenden Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder öffentlich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. § 32 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Vorhabenträger zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt.“

g) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „Absatz 2 Nr. 2 gegebenen Zustimmung“ durch die Wörter „§ 74 Absatz 7 Nummer 2 Verwaltungsverfahrensgesetz getroffenen Vereinbarung“ ersetzt.

2. Nach § 28a werden die folgenden §§ 28b und 28c eingefügt:

„§ 28b

Projektmanager

Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. der Fristenkontrolle,
3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts,
5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und

7. der Leitung eines Erörterungstermins

auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten beauftragen. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.

§ 28c

Veröffentlichung im Internet

Wird der Plan nicht nach § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen.“

3. § 29 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Diese stellt den Plan nach § 28 Absatz 1 fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 28 Absatz 2 und § 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder trifft die Entscheidung nach § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.“

b) Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

„(1a) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. Die Anhörungsbehörde kann von einer Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung absehen. Findet keine Erörterung statt, so hat die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben und zusammen mit den sonstigen in § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes aufgeführten Unterlagen der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

2. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.“

c) Die Absätze 4 und 5 werden wie folgt gefasst:

„(4) Für die Rechtswirkungen der Planfeststellung und Plangenehmigung gilt § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1. Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.
2. Vor der Entscheidung nach Nummer 1 ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen.
3. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.

(5) Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.“

d) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.“

e) Absatz 8 wird aufgehoben.

4. In § 30a erster Halbsatz werden nach den Wörtern „der Unternehmer“ die Wörter „nach § 28 Absatz 3a oder“ eingefügt.

5. Nach § 36 wird folgender § 36a eingefügt:

„§ 36a

Besondere Pflichten im Interesse der Unterhaltung

(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Betriebsanlage für Straßenbahnen erforderlich ist, haben Dritte, insbesondere die An-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

lieger und die Hinterlieger zu dulden, dass Beauftragte des Unternehmers die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Dritten angekündigt werden.

(2) Entstehen durch Handlungen nach Absatz 1 Schäden, hat der Geschädigte Anspruch auf Schadensersatz.

(3) Der Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis hat, ohne Anspruch auf Entschädigung, zu dulden, dass die Ausübung seines Rechts durch Arbeiten zur Unterhaltung vorübergehend behindert oder unterbrochen wird. Auf die Interessen des Inhabers einer Sondernutzungserlaubnis ist Rücksicht zu nehmen.“

6. In § 41 Absatz 1 wird die Angabe „§§ 32, 36 und 37“ durch die Angabe „§§ 32 bis 37“ ersetzt.

7. § 55 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 28 Absatz 3a Satz 9 und § 29 Absatz 6 Satz 1 bleiben unberührt.“ ‘

5. Der bisherige Artikel 4 wird der Artikel 5.;

c) den Antrag auf Drucksache 19/16040 abzulehnen;

d) den Antrag auf Drucksache 19/16042 abzulehnen.

Berlin, den 29. Januar 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir	**Alois Rainer**	**Torsten Herbst**
Vorsitzender	Berichterstatter	Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Alois Rainer und Torsten Herbst

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/15619** in seiner 137. Sitzung am 19. Dezember 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/16405** „Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) - 19/15619 - Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ wurde am 17. Januar 2020 an die gleichen Ausschüsse gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung überwiesen (Drucksache 19/16578 Nr. 1.12).

zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/15626** in seiner 137. Sitzung am 19. Dezember 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/16403** „Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich – Drucksache 19/15626 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ wurde am 17. Januar 2020 an die gleichen Ausschüsse gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung überwiesen (Drucksache 19/16578 Nr. 1.10).

zu c)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/16040** in seiner 137. Sitzung am 19. Dezember 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

zu d)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/16042** in seiner 137. Sitzung am 19. Dezember 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

zu a)

Der Gesetzentwurf auf **Drucksachen 19/15619, 19/16405** beinhaltet im Wesentlichen die Regelung der Grundlage für spätere Maßnahmengesetze, die an die Stelle von behördlichen Verwaltungsakten treten können. Zudem sollen Festlegungen für das Verfahren bis zum Erlass der Maßnahmengesetze für Verkehrsinfrastrukturprojekte und deren Bekanntgabe sowie für die behördlichen Zuständigkeiten getroffen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

zu b)

Der Gesetzentwurf auf **Drucksachen 19/15626, 19/16403** beinhaltet im Wesentlichen die Schaffung gesetzlicher Regelungen, die die Verfahren für Ersatzneubauten bei Straße und Schiene verschlanken sollen. Durch die Entlastung der Kommunen von Finanzierungsbeiträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz sollen Investitionen in das Schienennetz beschleunigt werden.

zu c)

Der Antrag auf **Drucksache 19/16040** beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, eine transparente, straffe und frühzeitige Beteiligung der Bürger am Anfang des Planungsprozesses zu etablieren, das Instrument der Plangenehmigung stärker zu nutzen, die bewährte Präklusionsregelung zur zeitlichen Beschränkung von Einwendungen europarechtskonform einzuführen, einen geeigneten Vorschlag für ein mögliches Pilotprojekt im Straßenbau zu machen, das im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz ergänzt werden soll, die im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz benannten Projekte anschließend zügig umzusetzen, eine Novelle des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes vorzubereiten, welche eine Reihe von großen Bauprojekten von nationaler Bedeutung beinhaltet und dabei die konkreten Projekte zu berücksichtigen, die im Einzelnen in dem Antrag aufgeführt werden und alle zwei Jahre einen Bericht vorzulegen über mögliche Verkehrsprojekte, die für die Umsetzung durch Maßnahmengesetze geeignet sind.

zu d)

Der Antrag auf **Drucksache 19/16042** beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, den Entwurf eines Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes umgehend zurückzuziehen und keine weiteren Initiativen zur Schaffung von Baurecht für einzelne Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Gesetz zu ergreifen, den Bundesverkehrswegeplan zu einer an den Pariser Klimazielen ausgerichteten Mobilitätsplanung umzugestalten, damit die derzeit unzureichenden Planungskapazitäten auf zentrale Infrastrukturprojekte konzentriert werden können, durch eine bessere Finanzausstattung einen Stellenaufbau für ausreichende Planungskapazitäten in den für die Bundesverkehrswege zuständigen Verwaltungen zu ermöglichen und verbindlich festzulegen, dass durch die frühe Einbindung der Öffentlichkeit sowie sachgerechte Alternativenprüfungen bei jedem Infrastrukturvorhaben Konflikten möglichst bereits im Vorfeld von Planungsverfahren vorgebeugt wird.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

zu a)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15619, 19/16405 in seiner 78. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)318. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Annahme des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)318. Zu dem Antrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 19(15)327 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 60. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/16405 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15619 in seiner 40. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion der AfD dessen Annahme. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/16405 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat folgende gutachtliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15619 (Ausschussdrucksache 19(26) 51-7) übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) am 15. Januar 2020 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz - MgvG) (BT-Drs. 19/15619) befasst.

Folgende Aussage zur Nachhaltigkeit wurde in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Das Gesetz ist mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist nicht gegeben.

Das Gesetz dient der Beschleunigung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und damit der Umsetzung der Klimaziele im Sektor Verkehr. Alle planungsrechtlichen Belange (Bürgerdialoge, UVP) bleiben unberührt.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“.

zu b)
Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15626, 19/16403 in seiner 78. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)319. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt er die Annahme des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)319. Zu dem Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)320 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung. Zu dem Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)315 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 60. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/16403 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf in seiner 40. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. und Abwesenheit der Fraktion der AfD dessen Annahme. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/16403 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat folgende gutachtliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15626 (Ausschussdrucksache 19(26) 51-4) übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) am 15. Januar 2020 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (BT-Drs. 19/15626) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Das Gesetz ist mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist nicht gegeben.
Das Gesetz dient der Beschleunigung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und damit der Umsetzung der Klimaziele im Sektor Verkehr.
Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“.

zu c)
Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/16040 in seiner 78. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag in seiner 60. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP dessen Ablehnung.

zu d)
Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/16042 in seiner 78. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag in seiner 60. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Antrag in seiner 40. Sitzung am 29. Januar 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu den Gesetzentwürfen auf Drucksachen 19/15619 und 19/15626 in seiner 58. Sitzung am 11. Dezember 2019 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 60. Sitzung am 18. Dezember 2019 hat er beschlossen, die Anträge auf Drucksachen 19/16040 und 19/16042 in die Anhörung einzubeziehen. Die dem Ausschuss von der Bundesregierung vorab übermittelten Unterrichtungen zu den beiden Gesetzentwürfen mit den Stellungnahmen des Bundesrates und den Gegenäußerungen der Bundesregierung wurden vorab als Ausschussdrucksache 19(15)307 verteilt und den zu der Anhörung eingeladenen Experten im Vorfeld der Anhörung zur Verfügung gestellt.

In seiner 63. Sitzung am 15. Januar 2020 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die **öffentliche Anhörung** zu den genannten Vorlagen durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Jens Bergmann, Vorstand Netzplanung und Großprojekte der DB Netz AG; Christian Funke, Geschäftsführer Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.; Dr. Andreas Otto für die Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern; Staatsminister a.D. Dieter Posch, Rechtsanwalt; Jörg Sommer, Direktor des Berlin Institut für Partizipation; Laura von Vittorelli, Leiterin Gewässerpolitik beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND); Prof. Dr. Dr. h.c. Jan Ziekow, Deutsches Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung (FÖV) und Dr. Michael Zschiesche, Geschäftsführer Unabhängiges Institut für Umweltfragen e.V. Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 63. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen. Das Wortprotokoll steht mit den als Anlagen beigefügten schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen auch im Internet zum Download bereit.

In seiner 64. Sitzung am 29. Januar 2020 hat der Ausschuss die Vorlagen abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15619, 19/16405 einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)318) eingebracht, dessen Inhalt sich aus Buchstabe a der Beschlussempfehlung sowie aus Buchstabe a des Teils B des vorliegenden Berichts ergibt. Weiterhin haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15626, 19/16403 einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)319) eingebracht, dessen Inhalt sich aus Buchstabe b der Beschlussempfehlung sowie aus Buchstabe b des Teils B des vorliegenden Berichts ergibt.

Die **Fraktion der AfD** hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15619 den folgenden Antrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)327):

„Antrag der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel und Wolfgang Wiehle zur Beratung des Entwurfs eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmegesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz – MgvG)

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 19/15619 mit folgenden Maßgaben anzunehmen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der von der Bundesregierung vorgelegte und vom Bundesrat angepasste Entwurf für ein Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG – Drucksache 19/15619) identifiziert Klagen gegen Infrastrukturprojekte als ursächlich für die stark verzögerte Fertigstellung von Projekten und dadurch ausgelöste Kostensteigerungen. Eine Verkürzung des Klagewegs vermag die tieferen Ursachen nicht zu beseitigen. Hauptursächlich für eine Vielzahl von Klagen ist – neben einer zu unbestimmten Gesetzgebung und Verwaltungsfehlern – die mangelnde Akzeptanz.

Der Entwurf für ein Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist nur wenig geeignet, eine Akzeptanzwirkung zu erzielen, da er die erfolgreiche dänische Baugesetzgebung in einem wesentlichen Punkt nicht auf Deutschland überträgt. Die dänischen Baugesetze erzeugen mittels echter und vor allem sehr früher Beteiligung der Bürger an den Planungen eine hohe Akzeptanzwirkung und in der Folge eine Beschleunigungswirkung.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Raumordnungsverfahren (ROV) und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (PFV) bzw. Vorbereitungsverfahren für Maßnahmengesetze soweit wie möglich zu integrieren, um redundante Doppelprüfungen und -strukturen zu beseitigen,

2. Kommunikation mit der interessierten und betroffenen Öffentlichkeit auf Augenhöhe und somit wirksame Beteiligung an der Planung von Infrastrukturvorhaben zu gewährleisten und hierfür:

a. alle erforderlichen Unterlagen zu Infrastrukturvorhaben zielgruppengerecht hinsichtlich Umfangs, Struktur und Verständlichkeit aufzubereiten und passiv sowie aktiv der betroffenen Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen,

b. verbindliche und zeitlich befristete Anhörungsverfahren im Vorfeld der allgemeinen Planung für ein Infrastrukturvorhaben, zum Untersuchungsrahmen einer (integrierten) UVP, zum Entwurf für eine (integrierte) UVP, zur finalen (integrierten) UVP und zum Gesetzesentwurf für ein Maßnahmengesetz durchzuführen, um Transparenz des gesamten Verfahrens zu erhöhen, einen wirksamen Handlungsanreiz für die betroffene Öffentlichkeit zur Teilnahme am Verfahren zu setzen und so eine Vielzahl der begründeten Einwände gegen den materiellen Inhalt des späteren Maßnahmengesetzes vorwegzunehmen,

c. Kompetenzen zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei einer zentralen und unabhängigen Stelle zu bündeln statt Doppelstrukturen bei den dafür vorgesehenen Vorhabenträgern aufzubauen, und die spezialisiert die Aufbereitung der Unterlagen übernimmt, als zentraler Ansprechpartner sowie Informationsquelle der interessierten und betroffenen Öffentlichkeit dient, eine Scharnierfunktion zwischen Verwaltung, Bürgern und Parlament erfüllt,

a. mit Staatsgarantien ausgestattete Projektgesellschaften zu testen, sofern die erforderlichen Bedingungen wie die Möglichkeit der Refinanzierung durch Nutzer der Infrastruktur gegeben sind,

b. die Möglichkeit zu prüfen, die demokratische Legitimation von Maßnahmengesetzen über Projektplanungsgesetze zu erhöhen,

3. nach zeitlich befristeter Möglichkeit zur Stellungnahme einen Klageweg gegen den materiellen Inhalt (beispielsweise die integrierte UVP) des späteren Maßnahmengesetzes sicherzustellen, um rechtssichere Maßnahmengesetze zu gewährleisten,

4. quantitative bzw. objektiv nachvollziehbare Kriterien als Grundlage für die Entscheidung für einen parlamentarischen Beschluss zu einem Infrastrukturvorhaben anzuwenden, um eine transparente Entscheidungsfindung sicherzustellen und zur Versachlichung der Debatten beizutragen,

5. Maßnahmengesetzgebung auf alle Verkehrsinfrastrukturen auszudehnen sowie möglichst früh Erfahrungswerte zu Maßnahmengesetzen für Straßenbauprojekte zu sammeln,

6. ein verbindliches, quantitatives Monitoring einzurichten, laufend hinsichtlich Beschleunigungs- und Akzeptanzwirkung durch Maßnahmengesetze zu evaluieren sowie zyklische Berichte hierüber zu veröffentlichen, um Erfahrungswerte zu sammeln, Optimierungspotenziale zu identifizieren und hierdurch die Akzeptanz für Maßnahmengesetze durch Transparenz zu erhöhen,

7. den Modellcharakter bzw. das innovative Potenzial des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz auszureizen und am Beispiel Dänemarks orientiert:

8. stärker ingenieurwissenschaftliche Studiengänge zu fördern sowie verstärkt nicht-monetäre Anreize zu setzen, um qualifiziertes Personal für Planungsbehörden gewinnen zu können.

Begründung

Verbandsklagen sind ein bekanntes Problem, das beständig die Fertigstellung von Infrastrukturprojekten verzögert. Dieses Problem resultiert unter Anderem aus für Bürger aber auch für Abgeordnete unverständlichen Unterlagen zu Infrastrukturprojekten, deren gründliche Durcharbeitung - um eigene Belange und Interessen einzubringen - zu viel Zeit verbraucht und umfangreiches Fachwissen voraussetzt. Dies ist ein Hinweis auf eine generelle Problematik in der Infrastrukturplanung: Bürgern wird nicht auf Augenhöhe begegnet, sondern von oben

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

herab. Bürger werden als Störenfried eines Verwaltungsprozesses und als hinderlich für die Realisierung verkehrspolitischer Vorhaben begriffen, statt als Partner, der konstruktiv zum Projekt beitragen kann und auf dessen Belange bestmöglich Rücksicht genommen werden muss.

Auch demokratisch legitimierte Parlamentsbeschlüsse zu Infrastrukturvorhaben in Form von Maßnahmengesetzen statt Verwaltungsakten bzw. Planfeststellungsbeschlüssen, werden an diesem Grundproblem nichts ändern. Maßnahmengesetze in der vorliegenden Form können zu großen Teilen nur Symptome bekämpfen. So folgt beispielsweise die Einschränkung der Klagerechte per Maßnahmengesetz aus den gegebenen rechtlichen Restriktionen der Aarhus-Konvention und der darauf aufbauenden EU-Richtlinie 2011/92/EU, statt die Maxime konstruktiver Einbindung der Bürger in alle Stufen des Verfahrens für Infrastrukturvorhaben zu verfolgen.

Folgend dieser Maxime genügt es nicht, Bürgern innerhalb des Verfahrens lediglich eine Vielzahl komplexer Planunterlagen zur Verfügung zu stellen, zu denen er unverbindliche Stellungnahmen abgeben kann, und ihm nach dem Verfahren die Möglichkeit einzuräumen, Klage zu erheben – auch weil zu diesem Zeitpunkt schon enorme personelle, finanzielle und zeitliche Ressourcen in die Planung der Infrastrukturvorhaben investiert wurden. Eine Möglichkeit zur Förderung aktiver Partizipation von Bürgern auf Augenhöhe besteht darin, Unterlagen hinsichtlich Umfang, Verständlichkeit und Struktur aufzubereiten, und folglich an die interessierte und vom Vorhaben betroffene Bevölkerung zu richten statt an Fachleute und spezialisierte Umweltverbände mit eigener, nicht immer der Allgemeinheit dienenden Agenda.

Eine weitere Möglichkeit, um Bürgern die Beteiligung am Planungsverfahren zu erleichtern, ist ein zentraler Ansprechpartner und eine zentrale Informationsstelle. Eine solche zentrale Anlaufstelle für Bürger zum Thema Infrastrukturprojektplanung und -gesetzgebung hätte den zusätzlichen Vorteil, dass sich diese Stelle spezialisiert, der Aufbereitung der Unterlagen widmen könnte und mittels ihrer gewonnen Expertise eine Scharnierfunktion zwischen Parlament, Bürgern und Verwaltung wahrnehmen könnte.

Weitere Ursachen für Einsprüche und Klagen sind Unfähigkeit des Gesetzgebers und systematische Fehler der Verwaltung, die sich mit einer zu unbestimmten, komplexen sowie teilweise redundanten Gesetzgebung konfrontiert sieht und diese Fehler in die Infrastrukturplanung überträgt. Dies führt in der Folge zu Klagen gegen Infrastrukturprojekte und zu nachträglichen, teilweise inkompatiblen Änderungen in der Planungs- sowie Durchführungsphase. Im schlimmsten Fall kommt es zum vollständigen Baustopp, welcher seinerseits zu Verzögerungen und untragbaren Kostenexplosionen auf Kosten der Steuerzahler bei der Realisierung von Infrastrukturprojekten führt.

Diese Fehler durch den Gesetzgeber sind auch im Entwurf für ein Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz zu finden. Zum einen enthält der Entwurf keine Definition, die den Vorzug von Maßnahmengesetzen gegenüber Planfeststellungsverfahren rechtssicher begründen und darüber hinaus auch zur Versachlichung der Debatte beitragen könnte. Stattdessen werden willkürlichen, vom Zeitgeist abhängigen Entscheidungen Tür und Tor geöffnet und Bürger zum Protest hiergegen animiert.

Zum anderen wird EU-Recht in einer zumindest rechtlich fragwürdigen Weise ausgehebelt, da die sogenannte UVP-Richtlinie einen Klageweg gegen den Inhalt von späteren Baugesetzen vorsieht, ein solcher allerdings nicht vorgesehen ist, da mögliche Verfassungsklagen gegen Maßnahmengesetze nicht gegen den Inhalt gerichtet werden können, sondern lediglich gegen die Verfassungswidrigkeit des Gesetzes und Verfahrensfehler.

Beide Faktoren werden absehbar zu begründeten Verfassungsklagen gegen spätere Maßnahmengesetze führen. Beide Faktoren sind daher zum einen durch quantifizierbare und nachvollziehbare, also objektive Indikatoren für die Notwendigkeit eines Maßnahmengesetzes und zum anderen durch einen Klageweg gegen den materiellrechtlichen Inhalt des jeweiligen Maßnahmengesetzes zu beseitigen, um Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Eine weitere Unzulänglichkeit des Entwurfs für ein Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist das fehlende quantitative Monitoring zur Akzeptanz- und Beschleunigungswirkung der Maßnahmengesetze sowie konsequent verpflichtende und aufbereitete Berichterstattung zu den Ergebnissen gegenüber der Öffentlichkeit sowie dem Parlament. Ein solches Monitoring würde es dem Parlament ermöglichen, für Bürger nachvollziehbare Entscheidungen zu treffen. Es könnte zudem die demokratische Legitimation der Maßnahmengesetze erhöhen. Fraglich ist, wie Erfahrungswerte zur Anwendung von Maßnahmengesetzen im Bereich Straßenbau gesammelt werden können, wenn entsprechende Pilotprojekte nicht im Entwurf enthalten sind. Vor dem Hintergrund des vollständigen Übergangs der Verantwortung für das gesamte Bundesfernstraßennetz und der gegenwärtigen sowie zukünftigen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bedeutung des Verkehrsträgers Straße, ist es fahrlässig, keine Maßnahmengesetze für diesen Verkehrsträger vorzubereiten.

Unter den vorher genannten Voraussetzungen ist eine Beschleunigungswirkung durch Akzeptanzwirkung überhaupt erst denkbar. Flankierend hierzu sind ebenfalls Optimierungen im Verwaltungsprozess vorzunehmen. Hierfür bietet es sich an, Doppelstrukturen und Doppelprüfungen zu vermeiden. Nachdem per Maßnahmengesetz zu realisierende Infrastrukturprojekte per Definition eine entsprechende Raumwirkung haben, besteht die Möglichkeit, separate Raumordnungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Schnittmengen zu untersuchen und weitestmöglich zu integrieren bzw. redundante Bestandteile beider Verfahren entfallen zu lassen.

Der Entwurf bleibt hinter seinen Möglichkeiten zurück, dem Vorbild der dänischen Baugesetzgebung zu folgen und dort angewandte innovative Problemlösungen zu testen. So wurde in einer Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur mit einiger Berechtigung am Entwurf für ein Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz kritisiert, dass die später verabschiedeten Maßnahmengesetze wenig demokratische Legitimation besitzen werden, da das vorbereitende Verfahren dem eines gewöhnlichen Planfeststellungsverfahrens in der Hand nachgeordneter Behörden entspricht - mit denklogisch fragwürdiger Beschleunigungswirkung. Kritisiert wurde auch, dass das Verkehrsministerium dem Parlament die Genehmigung erteilt, ein Maßnahmengesetz zu verabschieden. Mit anderen Worten entscheidet die Exekutive darüber, ob die Legislative tätig werden und worüber sie entscheiden darf.

Hier hätte man dem Vorbild Dänemarks folgen und Projektplanungsgesetze als finale Baugesetze vorbereitende Gesetzgebung testen können, in denen das Parlament die Projektorganisation bzw. Aufteilung der Verantwortlichkeiten sowie Zuständigkeiten festlegt und hiermit über die Ausarbeitung eines Maßnahmengesetzes selbst bestimmt. Unter der Bedingung, dass eine Infrastruktur sich über seine Nutzer refinanzieren kann, hätte man ebenfalls die in Dänemark erfolgreich angewandten Projektgesellschaften und damit die Anwendung des Staatsgarantiemodells testen können, da Deutschland ebenfalls die Grundbedingung dieses in der Praxis erprobten Finanzierungsmodells besitzt - eine hohe Kreditwürdigkeit.

Abschließend ist einem etwaigen Mangel an qualifiziertem Personal in den Planungsbehörden, der zu Verzögerungen in der Planungsphase von Infrastrukturprojekten führt, mittels eines geeigneten Anreizsystems in den Behörden sowie vorhergehend einer höher priorisierten Förderung ingenieurswissenschaftlicher und quantitativer Studiengänge zu entsprechen, da sich Planstellen zwar relativ beliebig vermehren lassen, aber der Bewerberpool nicht beliebig erweiterbar ist.“.

Die **Fraktion der FDP** hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15626 den folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)320):

„Änderungsantrag der Fraktion der FDP zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich - BT-Drs. 19/15626

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages wolle beschließen:

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

1. Dem § 18a wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Abweichend von § 73 Absatz 4 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann jeder, dessen Belange durch ein Vorhaben berührt werden, für das eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, bis zwei Monate nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben. Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind sowohl für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens als auch in einem nachfolgenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen und die auf Grundlage der ausgelegten Unterlagen vernünftigerweise hätten vorgetragen werden können. § 18 Absatz 1 Satz 4 sowie § 21 Absätze 2 bis 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder entsprechende Vorschriften des Landesrechts finden keine Anwendung. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder bei der Bekanntgabe der Einwendungsfrist hinzuweisen. Die Sätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Stellungnahmen von Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzulegen. Die Sätze 1 bis 5 gelten entsprechend in den Fällen des § 73 Absatz 8 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.“

2. Dem § 18e wird wie folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Im Rechtsbehelfsverfahren gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes findet § 7 Absatz 4 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes keine Anwendung.“

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

3. Dem § 17a wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Abweichend von § 73 Absatz 4 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann jeder, dessen Belange durch ein Vorhaben berührt werden, für das eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, bis zwei Monate nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben. Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind sowohl für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens als auch in einem nachfolgenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen und die auf Grundlage der ausgelegten Unterlagen vernünftigerweise hätten vorgetragen werden können. § 18 Absatz 1 Satz 4 sowie § 21 Absätze 2 bis 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder entsprechende Vorschriften des Landesrechts finden keine Anwendung. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder bei der Bekanntgabe der Einwendungsfrist hinzuweisen. Die Sätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Stellungnahmen von Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzulegen. Die Sätze 1 bis 5 gelten entsprechend in den Fällen des § 73 Absatz 8 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.“

4. Dem § 17e wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Im Rechtsbehelfsverfahren gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Bundesfernstraßen findet § 7 Absatz 4 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes keine Anwendung.“

5. In § 18f Absatz 6 werden nach dem Wort „Anlagen“ die Wörter „oder für Unterhaltungsmaßnahmen“ eingefügt.

6. § 18f Absatz 6 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung.“

b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

7. Dem § 14a wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Abweichend von § 73 Absatz 4 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann jeder, dessen Belange durch ein Vorhaben berührt werden, für das eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, bis zwei Monate nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben. Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind sowohl für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens als auch in einem nachfolgenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen und die auf Grundlage der ausgelegten Unterlagen vernünftigerweise hätten vorgetragen werden können. § 18 Absatz 1 Satz 4 sowie § 21 Absätze 2 bis 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder entsprechende Vorschriften des Landesrechts finden keine Anwendung. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder bei der Bekanntgabe der Einwendungsfrist hinzuweisen. Die Sätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Stellungnahmen von Vereinigungen, die auf Grund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

sind, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen die Entscheidung nach § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzulegen. Die Sätze 1 bis 5 gelten entsprechend in den Fällen des § 73 Absatz 8 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.“

8. Dem § 14e wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Im Rechtsbehelfsverfahren gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Bundeswasserstraßen findet § 7 Absatz 4 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes keine Anwendung.“

9. Dem § 56 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens] beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens] geltenden Fassung weitergeführt.“ “

Die **Fraktion DIE LINKE.** hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/15626 den folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)315):

„Änderungsantrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Andreas Wagner und der Fraktion DIE LINKE. zur Ausschussberatung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksache 19/15626 – Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Artikel 1 Nummer 2 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Soweit es zur Instandhaltung oder Erneuerung einer Eisenbahnanlage erforderlich ist und alternative Zugänge über öffentliches Gelände oder Gelände des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nachweislich nicht möglich sind, haben Dritte, insbesondere die Anlieger und die Hinterlieger, nach vorheriger Ankündigung zu dulden, dass Beauftragte des Eisenbahninfrastrukturbetreibers die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen.

2. Artikel 2 wird ersatzlos gestrichen.

3. Der bisherige Artikel 3 wird zu Artikel 2.

4. Der bisherige Artikel 4 wird zu Artikel 3.

Berlin, den 27.1.2020

Fraktion DIE LINKE

Begründung

Zu 1.: Die Instandhaltung und Erneuerung von Eisenbahnanlagen ist zukünftig stark zu forcieren. Aus diesem Grunde ist die Duldungspflicht für Dritte einzuführen, allerdings nur mit der Einschränkung, wenn es nachweislich keine alternativen Zugänge über öffentliches oder Gelände des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gibt.

Zu 2.: Da der Eisenbahnausbau deutlichen Vorrang vor dem Straßenbau erhalten muss, ist keine Erleichterung beim Bundesfernstraßenbau sinnvoll. Zudem sieht Artikel 2 Nummer 2 eine Regelung vor, die eine Kapazitätsausweitung bei Bundesfernstraßen ohne Planfeststellung möglich machen soll. Dies widerspricht den gesetzlichen Normen des bundesdeutschen Planungsrechts der letzten Jahrzehnte.

Zu 3.: Die Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ist sinnvoll, da mit einer Umverteilung der Kostenpflichten bei der Finanzierung eine schnellere Realisierung von für den Eisenbahnausbau notwendigen Kreuzungen erfolgen kann. Dies hat die Fraktion DIE LINKE mehrfach als Gesetzentwurf und als Antrag im Deutschen Bundestag gefordert, die aber von der jeweiligen Koalition abgelehnt wurde (s. Bundestagsdrucksachen 16/4858, 16/5771 und 16/5772 (Gesetzentwurf) sowie 17/10820 und 17/12452 (Antrag)). Deswegen begrüßen wir den endlich erfolgten Sinneswandel bei den Koalitionsfraktionen und der Bundesregierung. Durch den gestrichenen Artikel 2 wird Artikel 3 zu Artikel 2.

Zu 4.: Durch den gestrichenen Artikel 2 wird Artikel 4 zu Artikel 3.“

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, dass es um zwei wichtige Gesetzesvorhaben gehe, die hier auf den Weg gebracht würden. Zum Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz wies sie darauf hin, dass es bereits im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung vorgesehen sei, die Genehmigung von Projekten durch Gesetz zu ermöglichen. Ziel sei es bei diesem Gesetz unter anderem, zu prüfen, inwieweit eine Genehmigung von Verkehrsprojekten durch den Deutschen Bundestag zu einer Erhöhung der Akzeptanz beitrage und zu einer Beschleunigung führe. Mit dem Änderungsantrag der Koalition ergänze man die Projektliste um zwei wichtige Projekte und stärke die Rechte des Deutschen Bundestages sowie die Öfffentlichkeitsbeteiligung. Zur Planungsbeschleunigung führte sie aus, auch diesbezüglich hätten Koalitionsvertrag und Klimaschutzprogramm der Bundesregierung weitere Schritte vorgesehen, die man mit dem Gesetz vollziehe, indem man die Planungen für Ersatzneubauten verschlanke und die Kommunen von Finanzierungsbeiträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz entlaste. Dies trage auch zu einer Beschleunigung von Investitionen in das Schienennetz bei. Mit dem Änderungsantrag übertrage man Regelungen zur Planungsbeschleunigung auf Genehmigungsverfahren für Straßen- und U-Bahnen nach dem Personenbeförderungsgesetz. Dies sei im Hinblick auf die Bedeutung des ÖPNV für die Erreichung der Klimaziele sehr wichtig.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, mit den beiden Gesetzentwürfen „bohre man dicke Bretter“. Zu begrüßen sei auch, dass nun endlich auch eine Planungsbeschleunigung für den ÖPNV vorgesehen sei. Die vorgesehenen Entlastungen der Kommunen im Bereich des Eisenbahnkreuzungsgesetzes seien zu begrüßen. In der Zukunft seien hier aber noch weitere finanzielle Entlastungen erforderlich. Hierzu solle das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur belastbare Zahlen vorlegen. Die Möglichkeiten, Ersatzneubauten schneller schaffen zu können, seien positiv, man müsse aber bedenken, dass auch Ersatzneubauten einen Eingriff in die Natur darstellen könnten. Sie hob hervor, dass die Parlamentarier mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz eine besondere Verantwortung übernähmen. Besonders betonte sie in diesem Zusammenhang die Bedeutung der Bürgerbeteiligung, die durch den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen gestärkt werde. Man dürfe keine fertigen Planungen vorlegen, sondern müsse frühzeitig über Sinn und Zweck eines Projektes, sowie über Alternativen diskutieren.

Die **Fraktion der AfD** betonte, eine Beschleunigung der Planung von Verkehrswegen und ein Abbau von Bürokratie bei der Planung seien notwendig. Die vorgelegten Gesetzentwürfe gingen in die richtige Richtung, seien aber nicht weitreichend genug. Trotz der Fokussierung der Gesetzentwürfe auf die Bereiche Schiene und Wasserstraße werde man ihnen mit Bedenken zustimmen. Sie halte aber auch für den Bereich der Straße, welche die Hauptlast der Verkehrsleistung trage, eine Planungsbeschleunigung für erforderlich.

Die **Fraktion der FDP** führte aus, es sei grundsätzlich sinnvoll, dass der Gesetzgeber bei der Planung großer Verkehrsprojekte eingebunden sei, da bei solchen Projekten auch immer Fragen mit politischen Dimensionen zu entscheiden seien. Ob der mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz beschrittene Weg zu der gewünschten Beschleunigung führen werde, bleibe abzuwarten. Die vorgesehene Verschlankung der Planung bei Ersatzneubauten sowie die Entlastung der Kommunen im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes werde von ihr begrüßt. Bei der Planungsbeschleunigung gehe man Schritte in die richtige Richtung, gehe dabei aber nicht weit genug. Sie plädiere für eine frühere Öffentlichkeitsbeteiligung und für die Prüfung der Frage, ob man nicht auch bei einer vorgesehenen Erweiterung bestehender Verkehrswege zu einem vereinfachten Planungsverfahren kommen könne. In jedem Fall stellten die vorliegenden Gesetztentwürfe aber eine Verbesserung gegenüber dem Status quo dar.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, beide Gesetzentwürfe überzeugten sie nicht, gerade auch nach dem Ergebnis der öffentlichen Anhörung des Ausschusses. Dies betreffe im Hinblick auf das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz vor allem die Beschränkung der Rechte der Umweltverbände, den Umgang mit der Aarhus-Konvention und die Beschneidung des Rechtsschutzes Dritter. Zudem sehe sie die erhofften Beschleunigungseffekte als fraglich an. Gerichtliche Einsprüche, die man mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz verhindern wolle, stellten nach ihrer Zahl und ihrem Anteil nicht das Problem dar. Der Ausschluss des Klagewegs sei daher nicht die Lösung. Stattdessen solle man für eine besere personelle Ausstattung der Planungsbehörden sorgen. Letztere sei das zentrale Problem. Bezüglich des Gesetztentwurfs zur Planungsbeschleunigung begrüße man die Entlastung der Kommunen, spreche sich aber gegen eine Beschleunigung für den Bereich des Straßenbaus aus.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, es bestehe kein Zweifel, dass eine Beschleunigung der Planunsgverfahren geboten sei. Da aber eine valide Analyse der Ursachen für den langsamen Ablauf der Planungsverfahren fehle, sei auch offen, welche Maßnahmen Abhilfe schaffen könnten. Das Problem fehlenden Per-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

sonals werde durch beide Gesetze nicht gelöst. Dem Gesetztentwurf zur Planungsbeschleunigung könne sie zustimmen; die Entlastung der Kommunen und die Beschleunigung bei Ersatzneubauten seien zu befürworten. Zu begrüßen sei auch die mit dem Änderunsgantrag der Koalitionfraktionen vorgesehene Beschleunigung für den Bereich des ÖPNV. Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz lehne man jedoch ab. Man bezweifle sowohl den Beschleunigungseffekt wie auch die Vereinbarkeit mit europäischem Recht sowie der Aarhus-Konvention. Auch die Auswahl der Projekte sei fragwürdig.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)318 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Antrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 19(15)327 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt. Den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15619, 19/16405 hat er in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)318 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. angenommen. Die Unterrichtung auf Drucksache 19/16405 hat er zur Kenntnis genommen.

Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)319 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)320 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)315 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15626, 19/16403 hat er in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)319 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Die Unterrichtung auf Drucksache 19/16403 hat er zur Kenntnis genommen.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP hat er den Antrag auf Drucksache 19/16040 abgelehnt.

Den Antrag auf Drucksache 19/16042 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

zu a) (Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15619, 19/16405)

Zu Nummer 1

Zu Nummer 1 a)

Bei der Änderung handelt es sich um eine redaktionelle Korrektur. Das Vorhaben entspricht der Anlage 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes. Das in § 2 Ziffer 13 aufgeführte Vorhaben schließt daher den Neubau der Strecke mit ein.

Zu Nummer 1 b)

Bei dem Ausbau der Eisenbahnstrecke von Niebüll über Klanxbüll nach Westerland handelt es sich um ein verkehrlich bedeutendes Projekt, dessen Maßnahmenziel die Herstellung der Zweigleisigkeit auf dem Festland und in einem Teilabschnitt auf Sylt ist. Diese Kapazitätserweiterung ist dringend erforderlich, da der Engpass der Strecke zu unzumutbaren Unzuverlässigkeiten im Personenverkehr führt, die primär die Pendlerströme (insbesondere für Arbeitnehmer mit Wohnsitz auf dem Festland, die einer Tätigkeit auf Sylt nachgehen) ganzjährig

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

beeinträchtigen. Sekundär führt dies zeitweise zu erheblichen Verzögerungen im An- und Abreiseverkehr der Touristen. Zusammenfassend wird durch die derzeit unzureichende infrastrukturelle Anbindung der Insel Sylt eine nationale Urlaubsdestination maßgeblich geschädigt. Die Ausbaumaßnahme hat einen engpassfreien Zulauf zur Insel, die in Deutschland nur auf der Schiene erreichbar ist, zum Ziel. Das über die verkehrliche Bedeutung hinausgehende Gemeinwohlinteresse ergibt sich auch aus dem Erhalt der Urlaubsdestination Sylt.
Das Projekt dient auch dem Klimaschutz. Durch den Ausbau wird eine Zuverlässigkeits- und Kapazitätssteigerung für den Personenverkehr erreicht. Eine zunehmende Nutzung des Schienenpersonenverkehrs durch mehr Zuverlässigkeit und Kapazität dient der Umwelt auf der Insel.

Zu Nummer 1 c)
Der unmittelbare Zusammenhang und die Wechselwirkungen zwischen der Außenweser und der Unterweser (Nord) gebieten eine einheitliche Betrachtung der beiden verkehrlich bedeutsamen Projekte.

Zu Nummer 2
Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur: Da die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vom vorbereitenden Verfahren losgelöst geregelt wird und somit nicht ein Bestandteil desselben ist, geht die Formulierung „Die anderen Bestandteile“ in Satz 2 des Absatz 4 von § 4 fehl.

Zu Nummer 3
Es handelt sich um eine redaktionelle Klarstellung. Sie soll deutlich machen, dass die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 5 im Vorfeld des vorbereitenden Verfahrens und damit zusätzlich zu der Öffentlichkeitsbeteiligung im vorbereitenden Verfahren stattfindet.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des vorbereitenden Verfahrens ergibt sich aus § 4 Absatz 3. Danach sind auf das vorbereitende Verfahren die Bestimmungen für das Planfeststellungsverfahren anzuwenden, soweit in diesem Gesetz nichts anderes geregelt ist. Im vorbereitenden Verfahren müssen daher die gleichen Beteiligungsschritte durchgeführt werden wie in einem Planfeststellungsverfahren.

Darüber hinaus wird die Öffentlichkeitsbeteiligung abweichend vom regulären Planfeststellungsverfahren intensiviert:

- Gemäß § 5 findet zwingend eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vor Einleitung des vorbereitenden Verfahrens statt. Eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist gemäß § 25 Absatz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz auch im Vorfeld eines regulären Planfeststellungsverfahrens vorgesehen; sie ist dort aber nicht zwingend durchzuführen.
- Gemäß § 6 Absatz 5 muss die zuständige Behörde über § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung hinaus der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit zur Teilnahme an einer Besprechung über den Gegenstand, den Umfang und die Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung (sog. Scoping-Termin) geben. Im Rahmen des regulären Planfeststellungsverfahrens sind solche Scoping-Termine nicht zwingend.
- Auf einen Erörterungstermin kann – anders als im regulären Planfeststellungsverfahren – nicht verzichtet werden. In § 4 Absatz 3 Nummer 1 und 2 werden § 14a des Bundeswasserstraßengesetzes und § 18a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für nicht anwendbar erklärt.

Zur Ausgestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht (www.bmvi.de). Ziel ist eine frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung auf allen Verfahrensstufen. Der Schwerpunkt sollte im Vorfeld der gesetzlich vorgeschriebenen formellen Beteiligung liegen. Das Handbuch enthält dazu einen umfangreichen Katalog direkt und kurzfristig umsetzbarer Vorschläge für konkrete Instrumente und Beteiligungsmethoden in den einzelnen Verfahrensstufen und in deren Vorfeld. Diese Instrumente und Methoden sollten – abgestimmt auf die Erfordernisse des jeweiligen Projekts – auch hier zur Anwendung kommen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 4
Bei der Änderung handelt es sich um eine redaktionelle Klarstellung. Die Behörde soll die Möglichkeit haben, von einer Zulassung durch Gesetz abzuraten, wenn eine Zulassung durch Verwaltungsakt unter dem Eindruck des vorbereitenden Verfahrens vorzugswürdig ist. Die bisherige Formulierung lässt den Eindruck zu, dass die Behörde immer eine Projektzulassung durch Verwaltungsakt empfehlen muss, da der Fall, dass eine Zulassung *nur* durch Maßnahmengesetz erreicht werden kann, in der Praxis nicht eintreten wird. Die Zulassung kann immer auch durch Planfeststellungsbeschluss erfolgen.

Zu Nummer 5
Zu Nummern 5 a) und b)
Da Rechtsverordnungen, die den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen des Bundes betreffen, nach Art. 80 Abs. 2 GG zustimmungsbedürftig sind und nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Verordnungen, welche Gegenstand des § 11 sind, diesen Tatbestand berühren, ist die Aufnahme des Zustimmungsbedürfnisses für Rechtsverordnungen, die die Bundesschienenwege betreffen, geboten. Da ein Zustimmungsbedürfnis nur für Bundesschienenwege besteht, wurden die Verordnungen, die diese betreffen, in Absatz 1 geregelt, während für Rechtsverordnungen im Hinblick auf Wasserstraßenprojekte in Absatz 2 kein Zustimmungserfordernis zugunsten des Bundesrates bei im Übrigen inhaltsgleicher Anwendung der Regelung aufgenommen wurde.

Zu Nummer 5 c)
Bei den Änderungen handelt es sich um redaktionelle Folgeänderungen aufgrund der Einfügung des neuen Absatzes 2.

Zu Nummer 5 d)
Durch ein Maßnahmengesetz wird für ein Infrastrukturvorhaben das Baurecht erteilt. Mit der Regelung des § 11 wird dieses Prinzip durchbrochen, um nach Inkrafttreten des Gesetzes auf die Erfordernisse einer Änderung reagieren zu können, die die Grundzüge des Maßnahmengesetzes unangetastet lässt.

Beim Erlass dieser Rechtsverordnungen wird dem Bundestag wegen der möglichen Bedeutung dieser Verordnungen das Recht eingeräumt, den Entwurf einer Rechtsverordnung zu ändern oder abzulehnen. Insbesondere für die Bewertung der für die Verordnungsermächtigung entscheidenden Frage, ob die Grundzüge des Maßnahmengesetzes geändert werden oder nicht, ist die Einbeziehung des Bundestages sinnvoll. Damit wird der Einfluss des Bundestages gestärkt. Das Erfordernis der Zustimmung des Bundesrates wird nicht berührt.

Zu Nummer 6
Bei den Änderungen handelt sich um redaktionelle Korrekturen.

zu b) (Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/15626, 19/16403)

Zu Nummer 1
Die Änderungen in § 22b Absatz 1 dienen der Klarstellung. Der bisherige Absatz 3 wird gestrichen, da keine Fallgestaltung ersichtlich ist, in denen die Vorschrift im Eisenbahnbereich angewendet werden könnte.

Zu Nummer 2
Die Änderungen dienen der Klarstellung bzw. Anpassung an die entsprechende Regelung im Bereich der Schiene (§ 22b AEG –neu-).

Zu Nummer 3
Die Änderung stellt sicher, dass die neue Regelung des § 13 Absatz 2 auch in den Stadtstaaten, in denen keine selbstständigen Kommunen bestehen, zur Anwendung kommt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Nummer 4 (Artikel 4 - Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)
Zu Ziffer 1
Zu Buchstabe a)
Die Überschrift wird aufgrund der Regelungen zur vorläufigen Anordnung in § 28 Absatz 3a PBefG angepasst.

Zu Buchstabe b)
Die Ergänzungen dienen der Klarstellung und Angleichung an die Vorschriften der anderen Verkehrsträger (vgl. § 18 Absatz 1 AEG, § 17 Absatz 1 FStrG). Materielle Änderungen sind damit nicht verbunden. Der Hinweis auf die Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder wurde von § 29 Absatz 1a PBefG (alt) aus systematischen Gründen in § 28 Absatz 1 PBefG (neu) verschoben. Er ist aufgrund der Subsidiaritätsregelung des § 1 Absatz 3 VwVfG notwendig und dient der Erhaltung der Einheitlichkeit der Verfahrensabläufe für Vorhaben nach Bundesund Landesrecht.

Zu Buchstabe c)
Die Änderungen in § 74 Absatz 6 VwVfG durch das Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PlVereinhG) vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) haben das VwVfG dem PBefG weitgehend angeglichen. So wurde z. B. § 74 Absatz 6 Nummer 1 VwVfG dahingehend ergänzt, dass eine Plangenehmigung auch dann erteilt werden kann, wenn die Rechte anderer nur unwesentlich beeinträchtigt werden. Dass die Regelungen über die Zustellung (§ 74 Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 VwVfG) auch im Falle der Plangenehmigung anzuwenden sind, ist sinnvoll, denn es kann auch im Plangenehmigungsverfahren (viele) Betroffene geben, über deren Einwendungen entschieden wird. Die Zustellung der Plangenehmigung dient damit auch der Rechtssicherheit (vgl. BTDrs. 17/9666 S. 20). Es ist kein Grund ersichtlich, warum diese Wertung nicht auch für das PBefG gelten soll. § 28 Absatz 1a PBefG kann damit aufgehoben werden. Eine Sonderregelung gibt es künftig nur noch in Fällen, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 73 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 VwVfG eigentlich eine Plangenehmigung nicht zulassen würde (§ 28 Absatz 2 PBefG (neu)).

Zu Buchstabe d)
Zu Absatz 2 (alt)
Nach Inkrafttreten des PlVereinhG am 7. Juni 2013 (BGBl. I S. 1388) sind § 74 Absatz 7 VwVfG und § 28 Absatz 2 PBefG weitgehend identisch. § 28 Absatz 2 PBefG kann damit aufgehoben werden.

Zu Absatz 2 (neu)
Die Vorschrift ermöglicht es, für Vorhaben, für die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, statt eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung zu erlassen. In einfach gelagerten Fällen, in denen Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden und das Benehmen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange hergestellt ist, soll die Möglichkeit bestehen, schneller Baurecht zu schaffen. Der Verweis in Satz 2 auf § 29 Absatz 1a Satz 1 PBefG stellt klar, dass ein Erörterungstermin entfallen kann. Satz 3 stellt klar, dass im Übrigen das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Anwendung findet, mit Ausnahme von § 21 Absatz 3 UVPG. Die Vorschriften des UVPG, die europarechtliche Vorgaben umsetzen (vgl. Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 13.12.2011, ABl. Nr. L 26 in der zuletzt durch die Richtlinie 2014/52/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 16.04.2014, ABl. Nr. L 124 geänderten Fassung) sind daher anzuwenden.

Zu Buchstabe e)
Die Anpassung ist eine Folgeänderung, die sich aus der Aufhebung des § 28 Absatz 1a PBefG ergibt.

Zu Buchstabe f)
Die Vorschrift führt für den Bereich des Baus von Betriebsanlagen für Straßenbahnen die Möglichkeit ein, für bestimmte Maßnahmen eine vorläufige Anordnung zu treffen. Die Umsetzung erfolgt im PBefG durch Hinzufügen eines neuen Absatzes 3a in § 28 PBefG, der sich in Systematik und Wortlaut an § 18 Absatz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) anlehnt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen bedürfen im Regelfall eines Planfeststellungsbeschlusses. Diesem Planfeststellungsbeschluss geht ein Planfeststellungsverfahren voraus, das oftmals sehr zeitaufwändig ist. Vor dem Planfeststellungsbeschluss kann nicht mit Maßnahmen begonnen werden. Mit dem neuen § 28 Absatz 3a PBefG sollen die Planungs- und Bauzeiten von Betriebsanlagen für Straßenbahnen dadurch beschleunigt werden, dass vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen schon vor dem Planfeststellungsbeschluss begonnen oder durchgeführt werden können. Im Hinblick auf vorbereitende Maßnahmen ergänzt die Vorschrift die in § 32 PBefG geregelte Duldungspflicht der Eigentümer. Die vorläufige Anordnung trifft keine endgültige Entscheidung und stellt auch kein Präjudiz für diese endgültige Entscheidung dar. Damit wird u. a. der Vorgabe von Artikel 6 Absatz 4 der UNECE Aarhus-Konvention und den entsprechenden Bestimmungen des Unionsrechts Rechnung getragen, wonach die Öffentlichkeitsbeteiligung im Zulassungsverfahren zu einem Zeitpunkt stattfinden muss, an dem noch alle Entscheidungsoptionen offen sind und die Beteiligung daher noch effektiv sein kann. Die vorläufige Anordnung tritt daher auch nicht an die Stelle der Planfeststellung. Die endgültige Entscheidung ergeht auch für die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen erst im Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der dort durchzuführenden Abwägung. Entsprechend ihres vorläufigen Charakters verliert die vorläufige Anordnung automatisch ihre Wirksamkeit mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Wie der Planfeststellungsbeschluss berechtigt auch die vorläufige Anordnung nicht zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke. Die vorläufige Anordnung nach § 28 Absatz 3a PBefG ist von der Planfeststellungsbehörde zu erlassen, die Entscheidung über die Entschädigung nach § 30a PBefG neuer Fassung von der Enteignungsbehörde.

Zu Satz 1
Bei den vorbereitenden Maßnahmen handelt es sich, soweit die nachfolgend erläuterten Anforderungen zu Satz 1 Nummer 1 erfüllt sind, z. B. um Kampfmittelbeseitigungen, archäologische Grabungen, Beseitigung von Gehölzen unter den Voraussetzungen des § 39 Absatz 5 Nummer 2 BNatSchG, Verlegung von Leitungen oder naturschutzrechtliche Maßnahmen, insbesondere des europäischen Arten- und Gebietsschutzes (Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Absatz 5 BNatSchG und Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Absatz 5 BNatSchG).
Teilmaßnahmen sind im Gegensatz zu den vorbereitenden Maßnahmen ein unvollständiger Teil des Gesamtvorhabens selbst. Ein geringer Umfang der Maßnahmen ist nicht erforderlich. Die Teilmaßnahmen müssen jedoch Teil des Vorhabens bleiben. Es darf sich auch nicht um Maßnahmen handeln, die in ihrer Gesamtheit das vollständige Vorhaben ergeben.

Nach Satz 1 Nummer 1 ist die Zulassung sowie die Durchführung von Maßnahmen nach Satz 1 nur zulässig, soweit die Maßnahmen reversibel sind. Reversibel ist eine Maßnahme, wenn die durch sie hervorgerufenen Beeinträchtigungen sowohl in zeitlicher als auch in räumlicher Hinsicht eingriffsnah rückgängig zu machen bzw. umkehrbar sind. Hierzu zählen solche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die so behoben werden können, dass der ursprüngliche Zustand ohne bleibende Auswirkungen wiederhergestellt ist. Dies ist der Fall, wenn insbesondere die geschädigten natürlichen Ressourcen und/oder beeinträchtigten Funktionen der natürlichen Ressourcen und/oder Naturhaushaltes in den Ausgangszustand zurückversetzt werden können. Bei der Prüfung, ob ein öffentliches Interesse im Sinne von Satz 1 Nummer 2 vorliegt, muss die zuständige Behörde die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens berücksichtigen. Bei nicht genehmigungsfähigen Gesamtvorhaben liegt kein öffentliches Interesse vor. Bei der Beurteilung nach Satz 1 Nummer 3 und Nummer 4 ist zu beachten, dass die Entscheidung über die Zulassung der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen erst nach Vorliegen der Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffen werden kann. Ferner sind bei UVP-pflichtigen Vorhaben auf Grundlage des UVP-Berichts für das Gesamtvorhaben, der vorliegenden Einwendungen und der behördlichen Stellungnahmen die von der vorbereitenden Maßnahme oder Teilmaßnahme ausgehenden Umweltauswirkungen zu bewerten. Erst dann sind in der Regel die nach § 74 Absatz 2 VwVfG zu berücksichtigenden Einwendungen und die zu wahrenden Interessen bekannt und können die Ergebnisse der o. g. Bewertung und der weiteren rechtlichen Prüfungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit der vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen berücksichtigt werden.

Zu Satz 2
Die Formulierung entspricht der Regelung des § 18 Absatz 2 Satz 2 AEG. In der vorläufigen Anordnung sind die erforderlichen Auflagen zur Sicherung des Wohls der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter festzulegen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Satz 3
Satz 3 regelt die Bekanntgabe der Zulassungsentscheidung gegenüber den Beteiligten und der Öffentlichkeit. Die öffentliche Bekanntmachung ist im Planfeststellungsverfahren die Form, in der die Öffentlichkeit informiert wird. Zu den Beteiligten gehören auch der Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte.

Zu Satz 4
Es wird klargestellt, dass die Wirksamkeit der Zulassungsentscheidung bis zum Wirksamwerden des Planfeststellungsbeschlusses befristet ist. Die Zulassungsentscheidung verliert ihre Wirksamkeit mit der Feststellung des Plans durch den Planfeststellungsbeschluss (§ 74 Absatz 1 Satz 1 VwVfG), nicht erst mit der Unanfechtbarkeit des Plans.

Zu Sätzen 5 bis 8
Die Sätze 5 bis 8 regeln die Folgen, wenn der Planfeststellungsbeschluss den Inhalt der vorläufigen Anordnung nicht übernimmt. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dem Hinweis, dass dies auch bei Rücknahme des Antrags gilt, kommt dabei lediglich deklaratorische Wirkung zu. Für den Fall, dass sich herausstellen sollte, dass entgegen der ursprünglichen Bewertung der Planfeststellungsbehörde die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich ist, mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden ist oder dem Betroffenen ein Schaden entstanden ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht ausgeglichen wird, ist der Betroffene durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Anspruchsberechtigt sind insbesondere der Eigentümer oder dinglich Berechtigte und jeder mit einem vergleichbar rechtlich geschützten Interesse. Maßstab für die Entschädigung ist § 251 Absatz 1 BGB und die dazu ergangene Rechtsprechung. Hat der Anspruchsberechtigte die Entstehung eines Vermögensnachteils mitverursacht, sind die Grundsätze des § 254 BGB entsprechend anwendbar.

Zu Satz 9
Die vorläufige Anordnung ist ein Verwaltungsakt. Sie hat Genehmigungs-, Gestaltungs- und auch Konzentrationswirkung, da sie vollständig in die Planfeststellung integriert ist. Demgemäß ist sie selbständig anfechtbar. Im Interesse einer Planungsbeschleunigung sollen Rechtsbehelfe gegen eine vorläufige Anordnung keine aufschiebende Wirkung haben und es soll auch kein Vorverfahren stattfinden.

Zu Buchstabe g)
Die Bezugnahme auf Absatz 2 Nummer 2 muss angepasst werden, da für die Regelungen zum Entfallen der Planfeststellung und Plangenehmigung nun direkt § 74 Absatz 7 VwVfG anwendbar ist.

Zu Ziffer 2 (§ 28b und § 28c)
Zu § 28b
Die Vorschrift übernimmt die Regelungen des § 17a AEG, der sich wiederum an § 29 Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) orientiert hat. Erfahrungen aus dem Energiebereich zeigen, dass die Einbeziehung privater Dritter zu einer Straffung und Bündelung der Abläufe in Genehmigungsverfahren führen kann.

Zu Satz 1
Die Vorschrift sieht für die Vorbereitung und Durchführung bestimmter Verfahrensschritte den fakultativen Einsatz eines Dritten vor, des Projektmanagers. Seine Beauftragung erfolgt auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten. Ein von der Anhörungsbehörde Beauftragter und vom Vorhabenträger finanzierter Projektmanager kann alle notwendigen Koordinierungsfunktionen übernehmen, die nicht unmittelbar in den Kern des Abwägungsvorgangs vorstoßen. Dazu gehören jedenfalls die aufgeführten Tätigkeiten; die Liste ist nicht abschließend.

Zu Satz 2
Die Vorschrift stellt klar, dass die Anhörungsbehörde die abschließende Stellungnahme abgibt, auch wenn sie sich den Abschlussbericht nach Nummer 4 vorbereiten lassen kann.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Satz 3
Nach dieser Vorschrift liegt die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag allein bei der Planfeststellungsbehörde. Diese Regelung verdeutlicht neben der beispielhaften Aufzählung in Satz 1 noch einmal, dass der Projektmanager den Entscheidungsprozess lediglich unterstützt, aber nicht an den abschließend zu treffenden Entscheidungen mitwirken darf. Die Öffnung für mögliche Tätigkeiten des Projektmanagers, die in Satz 1 durch den Einschub „Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere“ erreicht wird, wird in Satz 3 insofern begrenzt, als dass der Projektmanager keine hoheitlichen Tätigkeiten ausführen darf. Hinsichtlich der Vertraulichkeit und der Wahrung des Datenschutzes muss im Innenverhältnis zwischen Behörde und beauftragtem Projektmanager sichergestellt werden, dass dieser wie eine Behörde an die Vorschriften gebunden ist.

Zu § 28c
Mit dem neuen § 28c PBefG soll sichergestellt werden, dass jeder interessierte Bürger sich künftig im Internet vollumfänglich über eine geplante Baumaßnahme informieren kann. Die Vorschrift ist als Auffangvorschrift ausgestaltet, die eingreift, wenn die Planunterlagen nicht bereits über § 27a VwVfG oder § 20 UVPG im Internet zur Verfügung stehen.

Die entsprechende Anwendbarkeit von § 23 UVPG stellt sicher, dass von einer Zugänglichmachung abgesehen werden muss, wenn Regelungen wie beispielsweise solche zur Geheimhaltung oder datenschutzrechtlicher Art, die einer Veröffentlichung von Name und Anschrift von Grundstückseigentümern entgegenstehen, dies erfordern. Der Wortlaut der Vorschrift stellt klar, dass die Zugänglichmachung nach § 28c PBefG kein Teil des förmlichen Genehmigungsverfahrens ist, sondern allgemein zur Bürgerinformation erfolgt. Die Auslegung in den Gemeinden vor Ort wird durch sie daher nicht ersetzt. Vielmehr bleiben die Vorschriften über das Anhörungsverfahren unberührt, insbesondere solche Regelungen, die an die Auslegung Rechtsfolgen knüpfen (beispielsweise § 73 Absatz 4 VwVfG, § 21 UVPG).

Zu Ziffer 3 (§ 29)
Zu Buchstabe a)
Die Anpassungen sind Folgeänderungen, die sich aus der Aufhebung des § 28 Absatz 1a PBefG und der Neufassung des § 28 Absatz 2 PBefG ergeben.

Zu Buchstabe b)
Die Nummern 1 bis 4 können aufgehoben werden, weil sie aufgrund der inzwischen erfolgten Änderungen im VwVfG keinen eigenen Regelungsgehalt mehr haben. Die Maßgabe in Nummer 5 (Verzicht auf eine Erörterung) wird umformuliert und der Regelung im AEG und FStrG angeglichen. Der Hinweis auf die Landesverwaltungsverfahrensgesetze wird in § 28 Absatz 1 PBefG verschoben. Im Einzelnen:

Zu Absatz 1a Nummer 1 (alt)
Materielle Unterschiede zwischen § 73 Absatz 2 VwVfG und § 29 Absatz 1a Nummer 1 PBefG sind nicht mehr vorhanden. Dass nur der Zugang des vollständigen Plans die Monatsfrist auslöst, ist eine Selbstverständlichkeit und galt – wenn auch nicht ausdrücklich erwähnt – schon bisher für das Planungsverfahren im PBefG.

Zu Absatz 1a Nummer 2 (alt)
§ 29 Absatz 1a Nummer 2 PBefG entspricht dem inhaltsgleichen § 73 Absatz 3a Satz 1 VwVfG und kann daher aufgehoben werden.

Zu Absatz 1a Nummer 3 (alt)
Für die Auslegung des Plans durch die Gemeinden galt § 73 VwVfG mit der Maßgabe, dass der Plan innerhalb von drei Wochen nach Zugang auszulegen und die Auslegung vorher ortsüblich bekannt zu machen ist. Beide Maßgaben sind inzwischen auch in § 73 Absatz 3 und 5 VwVfG enthalten, so dass § 29 Absatz 1a Nummer 3 PBefG keinen eigenen Regelungsgehalt mehr besitzt und damit aufgehoben werden kann.

Zu Absatz 1a Nummer 4 (alt)
Durch die Änderungen in § 73 Absatz 6 Satz 7, Absatz 9 VwVfG wurden die Unterschiede zum PBefG aufgehoben. Die Anhörungsbehörde muss nun auch nach den Vorschriften des VwVfG die Erörterung drei Monate

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

nach Ablauf der Einwendungsfrist abschließen und der Planfeststellungsbehörde ihre Stellungnahme innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung zuleiten.

Zu Buchstabe c)
Zu Absatz 4 (alt)
§ 29 Absatz 4 Satz 1 und 2 PBefG und § 73 Absatz 4 Satz 3 und 4 VwVfG sind nahezu inhaltsgleich, so dass § 29 Absatz 4 Satz 1 und 2 PBefG aufgehoben werden können. Dass Einwendungen, die auf privatrechtlichen Titeln beruhen (vgl. § 73 Absatz 4 Satz 3 VwVfG), nicht ausgeschlossen sind, galt auch schon bisher in Planfeststellungsverfahren für den Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen nach dem PBefG. Denn diese werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erstritten. Die Präklusionsregelung kann sich aber nur auf Einwendungen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens beziehen. Insoweit handelt es sich nur um einen klarstellenden Zusatz. § 29 Absatz 4 Satz 3 PBefG entspricht im Wesentlichen § 73 Absatz 3a Satz 2 VwVfG. Einen eigenständigen Regelungsgehalt, der eine Sonderregelung im PBefG rechtfertigen würde, hat § 29 Absatz 4 Satz 3 PBefG nicht mehr. Insbesondere sollten auch im Planfeststellungsverfahren des PBefG verfristete Stellungnahmen von Behörden berücksichtigt werden, wenn sie für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind. Ansonsten bestünde die Gefahr, dass die Planfeststellungsbehörde sehenden Auges rechtswidrige Pläne beschließt. Auch die Vorverlegung der Präklusionswirkung auf die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme ist sinnvoll, da die Behörden so dazu angehalten werden, diese Frist auch einzuhalten. Durch die fristgerechte Abgabe der Stellungnahmen können diese mit einer ausreichenden Vorlaufzeit im Erörterungstermin diskutiert werden, was zur Verfahrensbeschleunigung beitragen kann. Auch in den Regelungen zum Planfeststellungsverfahren bei den übrigen Verkehrsträgern (§ 18a Nummer 7 AEG, § 17a Nummer 7 FStrG, § 14a Nummer 7 WaStrG) wurden die Präklusionsregelungen mit dem PlVereinhG von 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) gestrichen, so dass dort § 73 Absatz 3a VwVfG unmittelbar gilt.

Zu Absatz 4 (neu)
Bei Planungsvorhaben von Betriebsanlagen für Straßenbahnen ist eine 5-Jahres-Frist mit der Verlängerungsmöglichkeit um höchstens weitere 5 Jahre vorgesehen. Es wird klarstellend darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung über den Verlängerungsantrag sowohl Änderungen der für die Beurteilung des Plans maßgeblichen rechtlichen Verhältnisse als auch Änderungen der für die Beurteilung des Plans maßgeblichen tatsächlichen Verhältnisse, die nach der Planfeststellung oder Plangenehmigung eingetreten sind, zu berücksichtigen hat.
Zwar würde sich durch eine Verlängerung der Geltung des Plans auch für die planbetroffenen Grundstückseigentümer die Unsicherheit verlängern, ob ihre Grundstücke tatsächlich in Anspruch genommen werden. Dies ist aber angesichts der Entschädigungsansprüche gemäß §§ 28a Absatz 2, 30, 30a PBefG zumutbar.

Zu Absatz 5 (alt)
Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung muss der Planfeststellungsbeschluss nach § 74 Absatz 4 VwVfG nicht mehr allen bekannten Betroffenen zugestellt werden, sondern nur noch dem Träger des Vorhabens, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist. Zwar geht dies immer noch über diejenigen Adressaten in § 29 Absatz 5 PBefG hinaus, es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass dem Träger des Vorhabens und den Vereinigungen der Planfeststellungsbeschluss im Bereich des PBefG nicht zugestellt werden soll. Es ist kein Grund ersichtlich, warum hier im PBefG Sonderregelungen notwendig wären. Sonderregelungen bzgl. der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gibt es im Übrigen auch nicht mehr in den Planungsgesetzen der anderen Verkehrsbereiche (§ 18b AEG, § 17b Absatz 1 Nummer 7 FStrG, § 14b Nummer 5 WaStrG wurden jeweils aufgehoben).

Zu Absatz 5 (neu)
Wie in den Planungsvorschriften der anderen Verkehrsträger wird eine Vorschrift aufgenommen, die klarstellt, dass auch bei Planergänzungen und ergänzenden Verfahren gemäß § 75 Absatz 1a VwVfG, der durch die Aufhebung des § 29 Absatz 8 PBefG (alt) voll zur Anwendung kommt, § 76 des VwVfG anzuwenden ist.

Zu Buchstabe d)
Mit dem neuen § 29 Absatz 7 PBefG erfolgt eine fachgesetzliche Spezialregelung, die sich an der generellen Bestimmung des § 6 UmwRG orientiert. Damit gelten für alle Klagen im Zusammenhang mit Planfeststellungs-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

und Plangenehmigungsentscheidungen nach dem PBefG eine einheitliche Klagebegründungsfrist und eine einheitliche Regelung zu den Rechtsfolgen im Falle der Fristversäumnis.

Zu Buchstabe e)
Durch die Ergänzungen durch das PlVereinhG vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) wurden die Unterschiede zwischen § 75 Absatz 1a VwVfG und § 29 Absatz 8 PBefG gänzlich aufgehoben. § 29 Absatz 8 PBefG hat damit keinen eigenen Regelungsgehalt mehr und kann aufgehoben werden. Ein Bedarf für etwaige Sonderregelungen im PBefG besteht nicht.

Zu Ziffer 4 (§ 30a)
Die Vorschrift stellt klar, dass sich auch bei der vorläufigen Anordnung das Entschädigungsverfahren und der Rechtsweg nach § 30a PBefG richten.

Zu Ziffer 5 (§ 36a)
Die Regelung orientiert sich an § 11 WaStrG und regelt die besonderen Pflichten von Eigentümern, Besitzern oder Nutzungsberechtigten von Grundstücken, die für die Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Den Personen wird eine Duldungspflicht für das Betreten und die Nutzung des Grundstücks auferlegt, aber nur insoweit, wie dies zum Zwecke der Unterhaltung erforderlich ist. Das Kriterium der Erforderlichkeit ist Ausdruck des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und ermöglicht, im Einzelfall eine angemessene Entscheidung zu treffen. Erforderlich kann zum Beispiel die temporäre Anlage einer Baustraße oder einer Kranaufstellfläche sein, wenn anders die Unterhaltung nicht durchgeführt werden kann oder in unzumutbarer Weise erschwert wird. § 36a PBefG erfasst nur zeitlich begrenzte Maßnahmen.

Zu Ziffer 6 (§ 41)
Die Regelung des § 36a soll auch auf die Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen für den Obusverkehr entsprechend angewendet werden.

Zu Ziffer 7 (§ 55)
Die Ergänzung folgt aus der Einfügung der Regelungen zur vorläufigen Anordnung in § 28 Absatz 3a und dient der Klarstellung.

Zu Nummer 5
Redaktionelle Folgeänderung.

Berlin, den 29. Januar 2020

Alois Rainer
Berichterstatter

Torsten Herbst
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.